NR. 8. WARSZAWA, DN. 15 KWIETNIA 1928 R. ROK II.

RUCH SAMOCHODOWY

Dwutygodnik ilustrowany, poświęcony sprawom komunikacji samochodowej,
ORGAN ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH i AUTOBUSÓW R. P.

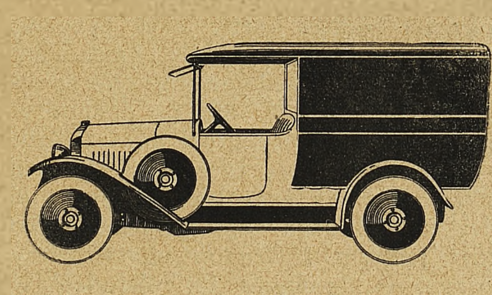
Redakcja i Administracja: ul. Smolna 38, tel. 254-20. Otwarta od g. 9 — 1 pp. i od 3—7-ej wiecz.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki, środy i piątki od godz. 6—7 wiecz.
Konto Czekowe P. K. O. 13,035.

PRENUMERATA:	CENA OGŁOSZEŃ:
Rocznie . . . . 12 zł.	$^1/_1$ str. zł. 200, $^1/_2$ str. zł. 110, $^1/_4$ str. zł. 65, $^1/_8$ str. zł. 40.
Półrocznie . . . . 7 zł.	Okładki 10 $^0/_0$ drożej.
Kwartalnie . . . . 3 zł. 50 gr.	Fotografje i klisze na koszt klijenta.

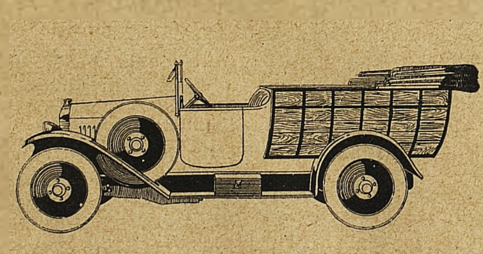
Redaktor: **Kpt. Józef Sawczyk.** Wydawca: **Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych.**

Firma

Peugeot



POLECA
SWE SPECJALNE
WOZY ROZWOZOWE
(FURGONIKI)



MONIUSZKI 5, tel. 293-99.

Jeszcze w sprawie kierowców dorożek samochodowych.

Nie jest tajemnicą, że niektórzy kierowcy dorożek samochodowych i autobusów są prawdziwą plagą dla właścicieli tych pojazdów. Obok jednostek, naprawdę sumiennie i uczciwie wywiązujących się ze swoich obowiązków, mamy cały szereg kierowców, można powiedzieć, anarchistów, których, zdaje się, jedynem zadaniem jest niszczenie maszyn, kaleczenie przechodniów i okradanie właścicieli,— jednem słowem, robienie tego wszystkiego, co, oprócz innych następstw bardzo często doprowadza do ruiny materjalnej właścicieli. Jest to jedna z główniejszych bolączek przemysłu komunikacji samochodowej, która w dużej mierze wpływa na zwiększenie kosztów eksploatacyjnych.

Nic też dziwnego, że sprawa ta jest zawsze tematem rozmów pomiędzy właścicielami dorożek samochodowych: słyszymy wciąż narzekania, utyskiwania. mówi się, że jest źle, a tymczasem sami taki stan rzeczy popieramy, często zupełnie przez nieświadomość, a często przez miękkość serca. Jeżeli każdy właściciel uderzy się w piersi, to napewno będzie musiał się przyznać, że niejeden raz pod tym względem zgrzeszył. Czyż mało jest takich, co wystawiają dobre świadectwa tym kierowcom, którzy powinni siedzieć w kryminale? Bądźmy otwarci i nazywajmy rzeczy po imieniu tak, jak je określa kodeks karny: czyż przywłaszczenie części lub całości zarobku dziennego dorożki lub też jazda z podniesioną chorągiewką licznika i t. p. wybryki, nie są pospolitymi przestępstwami, za które grozi kara więzienia?

Kierowca, który te rzeczy uprawia, powinien siedzieć nie przy kierownicy, a tam, gdzie siedzi jego kolega, złodziej kieszonkowy. Pomiędzy jednym i drugim nie widzimy żadnej różnicy... A, pomimo to, niejeden właściciel dorożki nawet przy ustaleniu niezbitych dowodów okradania go, ogranicza się jedynie do zwolnienia kierowcy, który bezkarnie idzie dalej szukać sobie nowej ofiary... Postępowaniem tem nietylko szkodzą ogółowi właścicieli, ale również nieświadomie popierają zbrodnię i przyczyniają się do demoralizacji kierowców.

Zdając sobie sprawę, że z pośród kierowców samochodowych, pracujących na dorożkach i autobusach, należy bezwzględnie jaknajprędzej wyeliminować jednostki zdeprawowane, w numerze 1-szym naszego pisma z roku bieżącego wzywaliśmy ogół właścicieli dorożek samochodowych i autobusów do nadsyłania do Związku informacyj o tych kierowcach, których działalność była dla nich w mniejszym lub większym stopniu szkodliwa. Jednakże na apel nasz odezwało się niewielu, dzięki czemu nic się nie zmieniło. A jednak sprawa nie jest beznadziejną: przy solidarności i poparciu wszystkich właścicieli na podstawie podawanych informacyj Związek mógłby ułożyć czarną listę kierowców, a każdy właściciel przed zaangażowaniem kierowcy mógłby poinformować się, czy ewentualny kandydat nie znajduje się na tej czarnej liście.

Rzecz jest prosta, ale jakże pożyteczna.

Dlatego też dzisiaj apelujemy do naszych czytelników po raz drugi: zabierzmy się naprawdę do usuwania elementów szkodliwych z pośród kierowców. Oprócz tego, że zaoszczędzimy sobie niejedno zmartwienie, oddamy również usługę wszystkim automobilistom i ogółowi kierowców, którzy nie są w stanie sami temu przeciwdziałać. Prawda, Związki zawodowe automobilistów również dążą do podniesienia poziomu moralnego kierowców zawodowych, jednakowoż do Związków należy tylko część kierowców, reszta zaś chodzi samopas. I dlatego akcja Związków zawodowych automobilistów nie może być skuteczną, gdyż wpływ ich jest ograniczony.

Wyeliminowanie z pośród kierowców zawodowyeh elementów o nizkim poziomie moralnym może i powinna przeprowadzić w pierwszym rzędzie nasza organizacja, gdyż:

1) Ze względu na warunki pracy możliwość nadużyć dla kierowcy dorożki samochodowej jest o wiele większa, aniżeli dla kierowcy samochodu prywatnego, z tych też względów szkodnicy najczęściej żerują na naszych członkach, a więc członkowie nasi mają możność odpowiednio ich zakwalifikować.
2) Z powyższego wynika, że członkowie nasi zostają najwięcej poszkodowani, a wobec tego są najwięcej zainteresowani.

A więc w obronie swoich własnych interesów i dla dobra wszystkich automobilistów wzywamy naszych członków do walki ze szkodnikami!

Rada dla spraw automobilizmu i lotnictwa.

(PROJEKT).

Automobilizm i lotnictwo, te nowe dziedziny ekspansji genjuszu człowieka, mają to do siebie, że nie dają się wcielić w ramy żadnego z istniejących „resortów". Wojsko, sport, komunikacja, poczta, propaganda zagraniczna, przemysł, roboty publiczne i t. d. — niema chyba działu życia współczesnego, który tak lub inaczej nie byłby dziś związany z automobilizmem i lotnictwem. To też niema ministerstwa lub instytucji społecznej, któraby tak lub inaczej tych nowoczesnych dziedzin nie dotykała, a jednocześnie niema żadnej instytucji któraby w sobie koncentrowała wszystkie sprawy automobilizmu i lotnictwa. Na zachodzie tę lukę wypełniają opinja publiczna oraz wpływowe i różnobarwne instytucje społeczne. U nas ta luka nie jest wypełniona, a to dlatego, że:

1) z powodu braku należytego zrozumienia w masach — nie mamy opinji publicznej, tak specjalnej a jednocześnie społecznie tak wszechstronnej, jakiemi są automobilizm i lotnictwo;

2) z powodu pauperyzacji społeczeństwa, które nie stać na zasobne, niezależne od wpływów interesownych i na aktywne instytucje społeczne, wszelkiego rodzaju zrzeszenia i kluby sportowe, które by koncentrowały fachowe myśli szukając, ulepszając, każdy projekt tyczący się należytego wyzyskania, wszelkiej możliwości ukrytej czy to w samym samochodzie czy też z automobilizmem związanym. Ale u nas zrzeszenia sportowe i auto-kluby są absorbowane własnemi sprawami, wydają olbrzymie sumy dla reklamowania cudzego przemysłu, przytem okazują jak najmniej chęci dla popierania własnego.

Tymczasem zagadnienia automobilizmu, jak też i lotnictwa leżą u nas odłogiem. Zagadnienia te, umieszczone w obrębie poszczególnych resortów, co chwila kolidują ze sobą na gruncie sprzecznych zainteresowań tych resortów. Międzyministerjalne konferencje nie odnoszą skutku. Odczuwa się brak instytucji, uzgadniającej te sprzeczności.

A więc odłogiem leżą np. sprawy, związane z budową dróg szosowych, które w dalszym ciągu przystosowywane są do bryczek ziemiańskich i wozów włościańskich. Przy budowie szos dotąd nie uwzględniamy tak elementarnej rzeczy, jak jednostajność kamienia, używanego do szabrowania dróg co powoduje niszczenie opon w tempie nieznanym w krajach przystosowanych do automobilizmu. Odłogiem leży sprawa standaryzacji typu samochodu, co w naszych warunkach dałoby się łatwo zrobić przez zastosowanie deferencjalnych ceł wywozowych dla poszczególnych typów samochodów. Sprawa ta ma ogromny wpływ ze względu na koszta remontu, a tem samem i eksploatacji, nie mówiąc już o względach obrony kraju i t. d.

W dziedzinie lotnictwa nie tylko nie standaryzyjemy typu samolotu, (nawet w zakresie tak małym, jak nasze lotnictwo cywilne), ale prowadzimy podwójną dospodarkę przemysłowo-lotniczą, a mianowicie: gospodarkę wojska i gospodarkę M-stwa Komunikacji, wobec czego spotykamy się z takiem zjawiskiem: utrzymywane przez wojsko fabryki lotnicze nie mają dostatecznie roboty, — Ministerstwo Komunikacji posługuje się wytwórniami zagranicznemi. Sieć komunikacji lotniczej nie jest w żadnym stosunku do potrzeb kraju, np. do Wiednia subwencjonujemy aż dwie prawie równoległe linje — na Kraków i na Pragę Czeską, gdy np. na tej ostatniej linji leżące Katowice nie korzystają z komunikacji, gdyż samolotom „nie wolno" tam się zatrzymywać (?!).

Pomimo to, że od 7 lat posiadamy komunikację lotniczą, która kosztuje Skarb Państwa przeszło 6 miljonów zł. (tegoroczny budżet), komunikacja ta nie jest wyzyskana nawet dla przywożenia poczty, przewożonej w minimalnej ilości (ułamek kilograma na kilometr, gdy w Niemczech 150 kg. przesyłek pocztowych na kilometr sieci lotniczej) i t. d. i t. d.

Tak się dzieje dlatego, że niema instutucji naczelnej, któraby w sobie koncentrowała całokształt zagadnień lotnictwa i automobilizmu, i roztrzygała zagadnienia te w płaszczyźnie żywotnych interesów państwa.

Takiemi instytucjami zagranicą są w stosunku do lotnictwa, osobne ministerstwa lub podsekretarjaty stanu. W stosunku do automobilizmu — instytucje społeczne, oraz zorganizowany i skonsolidowany przemysł automobilowy. U nas przemysłu samochodowego jeszcze niema, lotnictwo jest jeszcze za małe, aby tworzyć dlań osobne ministerstwo lub podsekretarjat stanu. W naszych warunkach wystarczy, ale też jest już nieodzowną, instytucja centralna o charakterze nadzorczym i uzgadniającym, stojąca poza poszczególnemi resortami. Instytucję tę nazwałbym „Radą dla spraw automobilizmu i lotnictwa".

Inż. Włodzimierz Kopczewski.

KILKA UWAG O MECHANICZNEJ EWOLUCJI PODWOZIA SAMOCHODOWEGO.

W poprzednim numerze „Ruchu Samochodowego" zastanowiliśmy się nad tem, jak przypuszczalnie wyglądać będzie w najbliższych latach karoserja samochodu; dziś postaramy się naszkicować podwozie, nie wdając się w szczegóły konstrukcyjne.

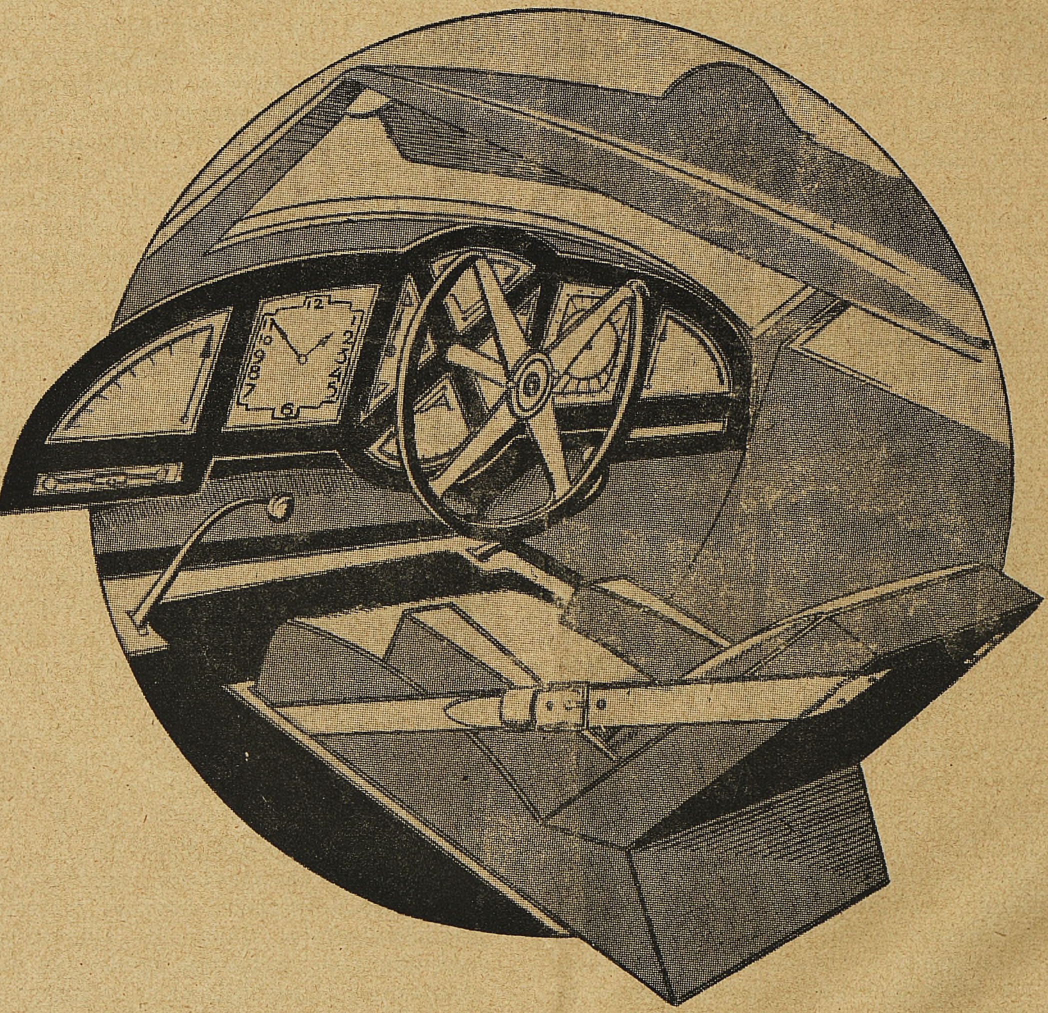
Oglądając projekty podwozia, spotykamy stale coś, co zmniejsza wygodę karoserji i co mogłoby być bez naruszenia normalnego działania mechanizmu usunięte.

Akumulatory ustawione w ten sposób, że utrudniają ułożenie podłogi karoserji na odpowiednim poziomie, poprzeczki ramy źle ulokowane i uniemożliwiają zwiększenie wgłębienia dla nóg pasażerów; podwozia przeważnie są zbyt wąskie i t. d.

Od kilku lat jednak zaczynają poważnie zastanawiać się i pracować nad tem, by usunąć, budując podwozia, wszystkie niedogodności.

Prace idą zasadniczo w dwuch kierunkach: ewolucji dekoracyjnej i ewolucji mechanicznej podwozia.

Zdarza się, że oglądając jakąś część maszyny lub podnosząc maskę samochodu obserwatora, uderza specyficzne piękno motoru albo jego części.



Czasem przyjemnie patrzeć na estetyczną i trochę surową symetrję deski rozdzielczej, na której kształty zegarów i wskaźników dostosowane do miejsca umieszczenia, całość zaś utrzymana w jednym stylu.

Nie trzeba dowodów, że piękno w mecha-

T-wo AUTO-SKŁAD

Warszawa, Al. Jerozolimskie 32.

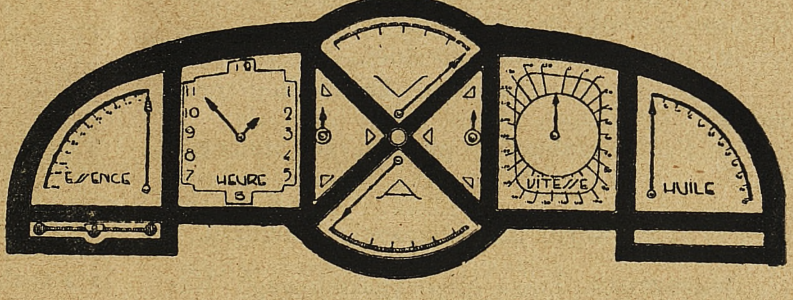
Telefony 265-07 i 258-03.

JEST NAJLEPIEJ ZAOPATRZONYM i NAJTAŃSZYM SKŁADEM AKCESORJI SAMOCHODOWYCH W CAŁEJ POLSCE.

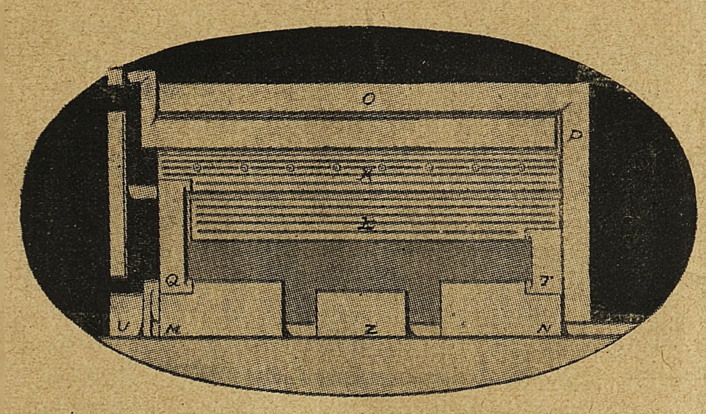
Prosimy się przekonać.

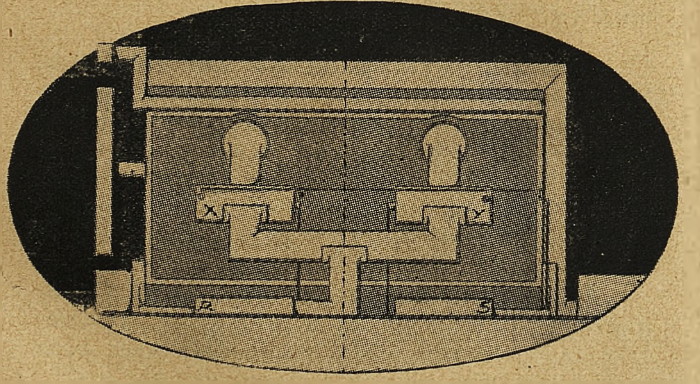
nice istnieje, dlaczegóżby nie zastosować ładnej linji przy wyrabianiu części mechanicznych samochodu.

Podaję tu dwa szkice motoru (od strony karburatora i od strony kolektora wydechowego). Jak widzimy operuje się tu płaszczyznami geometrycznemi i całość jest nietylko oryginalna, lecz czyni zadość wymaganiom nowoczesnej sztuki.



Zwraca się uwagę na wszystko: na kształt chłodnicy, kół, lewarku przekładniowego, kierownicy, parc-chocs'ów i t. d. byleby dać ładną linję.





Inżynierowie zaczynają nawet specjalizować się w tym kierunku, bo fabryki wobec ogromnej konkurencji, zwracają specjalną uwagę i kładą nacisk, by produkować coraz ładniejsze wozy.

Przechodząc do ewolucji mechanicznej można z całą pewnością twierdzić, że motor wielocylindrowy o pojemności około dwu litrów zaopatrzony w turbo-kompresor będzie typem najbardziej rozpowszechnionym.

Koła przednie przypuszczalnie będą pędnemi (już dziś kilku bardzo poważnych konstruktorów wypowiedziało się za tem).

Podwozia będą jeszcze bardziej zniżone — co przystanie dróg na zachodzie Europy i w Ameryce nie przedstawi trudności, lecz zwiększy pewność jazdy.

Kierownica umieszczona będzie w środku. poza tem jak widzimy na szkicu część obwodu kierownicy będzie wycięta; motywują to tem, że w praktyce podczas jazdy rzadko robimy pełny obrót kierownicą, wycięta zaś część zwiększa pole widzenia kierowcy.

Oczywiście mogą być różne zapatrywania na to, jednak sam pomysł nie jest pozbawiony oryginalności.

A. Urbanowicz.

Międzynarodowy raid Automobilklubu Polski 1928 r.

Automobilklub Polski organizuje w dn. 17 — 24 czerwca 1928 r. zawody sportowe samochodowe pod nazwą:

„MIĘDZYNARODOWY RAID AUTOMOBILKLUBU POLSKI 1928 r."

Poniżej podajemy ciekawsze wyjątki z regulaminu raidu:

Rodzaj zawodów. Konkurs ten jest międzynarodowym i otwartym; składać się będzie z następujących prób:

a) Próby sprawności maszyn i regularności podczas trwania całego konkursu.

b) Próby szybkości górskiej.

c) Próby wytrzymałości konstrukcji podwozia.

d) Próby szybkości płaskiej ze stojącego startu.

e) „ „ „ z rozbiegiem.

f) Stanu wozu po ukończeniu konkursu.

Marszruta. Trasa Międzynarodowego Raidu A. P. biegnie jak następuje:

1-szy dzień: Warszawa — Jabłonna — Serock — Pułtusk — Rożan — Ostrołęka — Łomża — Ossowiec — Goniądz — Nowy Dwór — Grodno — Druskieniki około 395 klm.

2-gi dzień: Druskieniki — Grodno — Sokółka — Białystok — Bielsk — Białowieża — Prużany — Zaprudy — Kobryń — Mokrany — Kowel — Łuck około 548 klm.

3-ci dzień: Łuck — Dubno — Brody — Złoczów — Zborów — Tarnopol — Mikulińce — Darahów — Podhajce — Halicz — Stanisławów — Bohorodczany — Nadwórna — Worochta — Delatyn — Kołomyja — Kossów około 552 klm.

4-ty dzień: Kossów — Dżurów — Zabłotów — Śniatyń — Horodenka — Uścieczko (prom) — Zaleszczyki — Karolówka — Borszczów — Jezierzany — Kolędziany — Czortków — Buczacz — Monasterzyska — Niżniów — Tyśmienica — Stanisławów — Kałusz — Dolina — Belechów — Stryj — Drohobycz — Stebnik — Truskawiec (zdrój) około 461 klm.

5-ty dzień: Truskawiec (zdrój) — Borysław — Sambor — Stary Sambor — Chyrów — Krościenko — Lisko — Sanok — Rymanów (zdrój) — Iwonicz (zdrój) — Krosno — Jasło — Biecz — Gorlice — Grybów — Huta — Krynica około 316 klm.

6-ty dzień: Wypoczynek w Krynicy.

7-my dzień: Krynica — Huta — Nowy Sącz — Limanowa — Mszana Dolna — Skomielna — Jordanów — Sucha — Las — Kocież — (górska próba szybkości) — Andrychów — Kęty — Oświęcim — Mysłowice — Będzin — Olkusz — Wolbrom — Miechów — Wodzisław — Jedrzejów — Kije — Pińczów — Busk około 421 klm.

(W dniu tym lub następnym oddędzie się póba wytrzymałości na odcinku przynajmniej 30-kilometrowym; odcinek, na którym zostanie próba przeprowadzoną, będzie podany w „Programie Oficjalnym").

8-my dzień: Busk — Stopnica — Staszów — Opatów — Sandomierz — Zawichost — Ożarów — Ćmielów — Ostrowiec — Wierzbnik — Rejów — Bzin — Płaczków — Końskie — Gielniów — Owrzywół — Nowe Miasto — Grójec — Tarczyn — Raszyn — Warszawa około 390 klm.

(W dniu tym odbędzie się pod Raszynem próba szybkości płaskiej ze stojącego startu i z rozbiegiem).

Razem około 3.083 klm.

W ustalonej powyżej trasie Raidu Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian w zależności od stanu dróg.

Warunki dla zawodników i kierowców. Do udziału w Raidzie będą dopuszczeni wszyscy zawodnicy (osoby zgłószające samochody), posiadający międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek klub narodowy, uznany przez A. I. A. C. R. (Association Internationale des Automobile-Club Reconnus).

Kierowcy muszą równiez posiadać międzynarodową licencję sportową. Zmiana kierowcy jest dopuszczalną; nazwisko drugiego kierowcy musi być podane w zgłoszeniu.

Warunki wymagane dla samochodów. Do konkursu dopuszczone będą wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające kompletną i stałą karoserję otwartą lub zamkniętą, oraz wyekwipowanie, zgodnie z przepisami Międzynarodowego Regulaminu sportowego (Règlement Sportif Général Annexe C).

Podział samochodów na klasy. — Samochody, biorące udział w konkursie, podzielone są na klasy; klasy, minimalne wagi oraz ilość pasażerów podaje następująca tabela:

Klasa	Pojemność cylindrów	Waga minimalna	Min. ilość pasażerów (60 kg. na osobę)
A	ponad 8.000 cm.³	1.800 kg.	4
B	aż do 8.000 cm.³	1.680 kg.	4
C	aż do 5.000 cm.³	1.200 kg.	4
D	aż do 3.000 cm.³	860 kg.	4
E	aż do 2.000 cm.³	780 kg.	2
F	aż do 1.500 cm.³	660 kg.	2
G	aż do 1.100 cm.³	420 kg.	2
H	aż do 750 cm.³	330 kg.	2

Każde normalne miejsce w samochodzie (za wyjątkiem siedzeń dodatkowych) powinno być obsadzone przez jedną osobę lub obciążone w stosunku 60 kg. na 1 osobę. W samochodach 4-osobowych muszą być zarezerwowane dla Automobilklubu Polski 2 miejsca, a w 2-osobowych 1 miejsce.

Samochody zawodników muszą odpowiadać istniejącym przepisom ruchu kołowego, obowiązującym w Polsce.

Zapisy. — Zgłoszenie samochodów do konkursu należy kierować do Komisji Sportowej Automobilklubu Polski — Ossolińskich 6, Warszawa, na specjalnej deklaracji, na każdy samochód oddzielnie. Formularze niedokładnie wypełnione lub bez opłat wpisowego nie będą brane pod uwagę; wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem. Komisja Sportowa A. P. może odwówić przyjęcia zapisu bez podania powodów. Zapisy przyjmowane będą do dnia 20 maja 1928 r. do godz. 16.

Wpisowe.—Wpisowe wynosi od 100—400 zł. w zależności od klasy.

Zapisy za podwójną opłatą wpisowego przyjmowane będą do dnia 9 czerwca 1928 r. do godz. 16.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby A. P. konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

Zgłoszenia konstruktorów. — Dla zgłoszeń konstruktorów lub ich upoważnionych zastępców wpisowe będzie zniżone: za zgłoszenie 3 wozów o 20%, za 4 wozy — 25% i za 5 wozów — 30%.

Przyjęcie samochodów. — Samochody zgłoszone do konkursu powinny znaleść się w Warszawie dnia 16 czerwca na miejscu, które będzie ogłoszonem później, pomiędzy godz. 14-tą a 16-tą.

Zespoły fabryczne. — Trzy wozy jednej marki mogą tworzyć zespół fabryczny. Dla zespołów tych przewidziana jest specjalna nagroda przyznana temu zespołowi, którego wszystkie trzy samochody ukończą Raid bez punktów karnych. Suma uzyskanych punktów dodatnich służyć będzie za podstawę do klasyfikacji.

Nagroda przypada Konstruktorowi.

Zespoły Klubowe. — Trzy wozy, niekoniecznie tej samej marki fabrycznej, prowadzone przez członków jednego z Klubów Automabilowych Uznanych lub Afiljowanych mogą tworzyć zespół klubowy. Dla zespołów tych jest przewidziana specjalna nagroda przechodnia Międzyklubowego wydziału sportowego. Suma uzyskanych punktów dodatnich służyć będzie za podstawę do klasyfikacji.

Nagrodę tę otrzymuje dany Klub Automobilowy; po trzykrotnem wygraniu jej niekoniecznie kolejnem, przechodzi na własność Klubu.

Każdy z zawodników ubiegający się o tę nagrodę może równocześnie wchodzić i w skład jakiegoś zespołu fabrycznego.

Zapisanie się zawodników do poszczególnych zespołów winno nastąpić najpóźniej, do dnia 12 czerwca godz. 16 w Komisji Sportowej A. P.

Ubezpieczenie samochodów. — Zawodnicy obowiązani są przedstawić Automobilklubowi Polski polisy asekuracyjne od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty jakiegokolwiek rodzaju oraz polisę od ognia dla samochodu na czas trwania Raidu.

Polisa od odpowiedzialności cywilnej powinna byc sporządzona minimalnie na sumę 15.000 zł. przy wypadku pojedyńczym, 45.000 zł. przy wypadku zbiorowym i 5.000 zł. za uszkodzdnie cudzej własności.

PIERWSZA KRAJOWA
Fabryka Akumulatorów
„ERGS"
Wł. inż. GOLDE
WARSZAWA, ELEKTORALNA № 10.
TELEFON № 193-59
Poleca wszelkiego rodzaju akumulatory (typy Bosch'a, Fiata, Dodge'a, Cadillaca i inne) do oświetlania, starteru, zapalania etc.
Pojemność i trwałość gwarantowana.
Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania.

Łatwy sposób przewietrzania warsztatów i garażów.

Wszyscy wiemy, iż w celach higjeny niezbędne jest przewietrzanie pomieszczeń, szczególnie zaś tych, w których ulokowane są warsztaty samochodowe, względnie garaże, rzadko kiedy posiadające odpowiednie urządzenia wentylacyjne.

Naturalna wentylacja przez otworzenie naroścież drzwi, możliwa jest tylko latem, w zimie zaś jest wykluczona.

Zagranicą większe warstaty i garaże stosują elektryczne i inne mechaniczne sposoby wentylacji, u nas zaś małe warsztaty i garaże, nie będąc w stanie zakupić drogich przyrządów wentylacyjnych, stosują nadal stary naturalny sposób, zapominając o racjonalnym sposobie urządzenia wentylacji przytoczonym niżej.

Do górnej części każdego okna wprawia się podwójne szyby, składające się z dwu równoległych szkieł z bardzo nieznacznym odstępem między sobą. Szyby wprawia się tak, aby szkło wewnętrzne nie dochodziło do dołu na 2—3 cm., wewnętrzne zaś nie dochodziło do góry na 3—4 cm. Tym sposobem przestrzeń między szkłami stcnowi wąskie przejście, przez które powietrze z zewnątrz budynku dostaje się przez dolny otwór i wchodzi do pomieszczenia przez otwór górny.

W ten sposób mamy stały dopływ świeżego powietrza, które, dostając się do wewnątrz, rozchodzi się w pomieszczeniu stopniowo, nie tworząc prądów powietrznych, a więc system ten nie jest szkodliwy dla zdrowia.

Prócz tego, zawdzięczając zbyt wąskiemu przejściu między dwoma szkłami, nawet przy silnym wietrze nie daje się odczuć nadmiernego dopływu powietrza. Sposób ten nie wywołuje również i w zimie ochładzania pomieszczenia, gdyż ochładzanie faktyczne wynosi zaledwie pół stopnia.

W. F.

Najniebezpieczniejsze miasto na świecie.

Chicago wciąż utrzymuje rekord najniebezpieczniejszego miasta w Stanach Zjednoczonych, a zatem bezwątpienia i na całym świecie.

Wymownym tego dowodem są dane statystyczne, wykazujące, że pomimo wszelkich zarządzeń przeciwko działaniom band morderców, przemytników alkoholu, wypadkom samochodowym i t. d. — liczba mieszkańców „wietrznego" grodu nad Michiganem, padających ofiarą rabunków, alkoholu i samochodów zwiększa się przerażająco.

Choć już od lat siedmiu obowiązuje w Stanach Zjednoczonych prawo o prohibicji, to jednak w tym czasie liczba zatrucia się alkoholem zwiększa się tam w rozmiarach potwornych.

Gdy, mianowicie, w ciągu 1921 r. zmarło w Chicago wskutek zatrucia się alkoholem „tylko" 20 osób, to w 1927 r., od stycznia do grudnia 340

Faramuszki urzędowe.

Znane przysłowie: „Wszystko na świecie ma swoje granice", niezupełnie odpowiada prawdzie, przynajmniej z punktu widzenia właścicieli dorożek samochodowych. Nieszczęśliwe doprawdy, jest to plemię. Ciemiężą je szeregi poborców i celników różnorakich, gnębią rejestracje, lustracje i inne „iracje", na które tracą i czas i pieniądze, często bez słusznej racji.

A przebieg tych rzeczy o cudzoziemskich nazwach bywa istotnie dziwny. Zaczerpnijmy przykład z pewnego urzędu, będącego dla właścicieli dorożek instytucją nader ważną i groźną, nietyle ze względu na ważność ile na uprawiane przezeń eksperymenty, kwalifikujące się wprost do „Muchy".

Słuchajcie więc uważnie, mili Czytelnicy! Urzędowanie rozpoczyna się de nomine o godz. 10-ej rano. Nie powiem, że jest to pora specjalnie wczesna. Ale trudno. Nie każdy jest p. Devey, finansowym doradcą Polski, rasowym amerykaninem, który już o 8.30 wychodzi do biura. Bądźmy łagodni i wybaczmy godz. 10-ą. Zresztą o tej godzinie naszych Zeusów urzędowych nawet przez lunetę nie można dostrzec. Przyjeżdżają najwcześniej o 11.30, co jest rzeczywiście nie do wybaczenia. Może to wina niepunktualnie chodzących zegarków, więc w takim razie należy łaskawie uregulować swoje chronometry. To takie łatwe.

No... i urzędują.

By sprawdzić, czy hamulec trzyma tylne koło, pewien z dygnitarzy kazał maszynę podlewarować, a następnie wszedł na koło i począł się na niem bujać.

Alleluja! Niech pan nie buja! — powiecie Czytelnicy. — Wierzcie, że ja nie "bujam", ale ten pan się bujał. Tylko nie rozumiem, dlaczego na kole nie stanęli wszyscy dostojnicy, jacy brali udział w tem śmiesznem widowisku. Zaiste, mielibyśmy sposobność za kilka tygodni ujrzeć na deskach sympatycznego teatrzyku "Qui pro Quo" nowy taniec pod nazwą „charleston na kole samochodowem" w wykonaniu uroczych girls. Tylko sprytny wynalazca musiałby sfabrykować specjalne koła z niełamliwemi szprychami i oczywiście... nietarczowe.

Ponieważ kół nieruchomych jeszcze nie wynaleziono, ugięło się „nasze" koło o 1/10 milimetra, co wystarczyło do wydania nieprzychylnej decyzji.

obywateli chicagoskich zginęło wskutek przepicia się, w ciągu zaś samego grudnia zatruło się alkoholem około 60 osób, ogółem więc w ciągu ubiegłego roku około 400 osób oddało w Chicago życie za alkohol.

Liczby te wszakże nie wytrzymują jeszcze porównania z zabójczą działalnością samochodów chicagoskich, której ofiarami pada średnio 90 osób miesięcznie, czyli rocznie 1080 osób.

Wobec narzekań na naszych automobilistów, uważamy za swój obowiązek przypomnieć, że w ciągu roku 1927 w najwięcej niebezpiecznym w Polsce mieście, t. j. w Warszawie, zmarło wskutek wypadków samochodowych 21 osoba.

Z powyższego wynika, że ta sprawa nie przedstawia się u nas tak tragicznie, jak niektórym się wydaje, jeżeli nawet weźmiemy pod uwagę, że intensywność ruchu na ulicach Warszawy jest kilkakrotnie mniejsza aniżeli na ulicach Chicago.

Przegląd prasy.

P. Sęk w „Kurjerze Warszawskim" w dniu 7 kwietnia r. b. w fejletonie: „Smutki i smuteczki" poruszając różne smutne sprawy stolicy, między innemi w ten sposób pisze o brukach asfaltowych:

„Do takich warszawskich smuteczków zaliczę, naprzykład, tak częstą u nas świadomość, że coś się psuje, coś niepotrzebnie marnuje. Ot, asfalty... Kładziono je niedawno, zaledwie przed kilkoma miesiącami, jezdnie były zabarykadowane w ciągu długich tygodni; coś w kotłach prażono, smażono; uwijały się przytem gromady ludzi; kosztowało to gruby grosz... I co? Ano nic. Zaledwie stajał śnieg, wyszła na jaw fuszerka. Zaledwie nieśmiało wyjrzała wiosna — przekonaliśmy się, że już jest po naszych sławnych, nowych asfaltach. Czy to nie jest smuteczek dla warszawiaka?"

Istotnie jest to porządny smuteczek, gdyż naprzykład na Nowym Świecie na odcinku Aleje Jerozolimskie — plac Trzech Krzyży potrzeba położyć nowy asfalt, a ta przyjemność ma wynieść około 25.000 złotych. Pocieszającym objawem jest tylko to, że suma ta obciąży przedsiębiorcę, ponieważ w myśl umowy musi on przeprowadzać konserwację jezdni w ciągu pięciu lat na koszt własny.

* * *

O przygodach dorożki samochodowej, która miała być rzekomo utopiona, donosi „Express Poranny" z dnia 6 kwietnia b. r. pod podwójnym tytułem: „Zwarjował, czy djabeł go skusił?". "Niepoczytalny postępek szofera taksówkowego", pisząc:

„Na głupi pomysł wpadł szofer Władysław Płóciennik, zamieszkały w Targówku przy ulicy Kunickiej 6.

Zaangażował się jako kierowca taksówki nr. 129, należącej do p Antoniego Pieniążka (Kowieńska 17). Jedną dobę jeździł po Warszawie i raptem licho go skusiło.

Na wybrzeżu Kościuszkowskiem, w pobliżu ulicy Bednarskiej, zdjął z auta licznik, odśrubował magneto

---

„Na następnem „posiedzeniu" znowu przypomniano sobie, że klamki wewnętrzne są wystające i... bądźmy mądrzy, kazano je spiłować.

Jednak właściciel nie uległ tym przeciwnościom komisyjno-lustracyjnym. Zawziął się. Jakto?—pomyślał—wpakowałem tyle pieniędzy w różne opłaty i już mam się pozbyć samochodu. Wytrwam.

Lecz nie wiedział, że wszystko, co przeszedł, to tylko poszczególny fragment całej tragedji. A przekonał się wówczas, gdy począł szukać szofera.

Znalazł. Niewesoła to była historja. Szofer po ukończeniu szkoły otrzymał próbne prawo jazdy na przeciąg roku. Po upływie tego czasu, mimo iż wcale poza szkołą nie jeździł, automatycznie dostał rzeczywiste prawo jazdy. Takiego szofera niemożliwem jest angażować do pracy taksometrowej, jakież bowiem są gwarancje, że dany osobnik zna miasto i potrafi prowadzić wóz na rojnych ulicach Warszawy. Cuda w XX wieku się nie dzieją i młodzieniec, który w szkole widział jedynie Forda, czy Chewrolet, zamieni niezadługo piękną „europejkę" w stos połamanych blach. Możeby się przydały jakieś reformy. Czy Panowie nie uważają.

Przypuśćmy jednak, że po długich i uciążliwych perypetjach właściciel dorożki znalazł odpowiedniego szofera. Odetchnął z ulgą.

Szofer wyjechał na miasto. Przejeżdżając przez plac Dąbrowskiego, spostrzegłszy, że jeden z ośmiu taksometrów (taka tylko ilość może się zatrzymywać na powyższej stacji) odjeżdża, postanowił stanąć. A wówczas podchodzi pewien taki mily i dobrze wychowany posterunkowy P. P.

— Jazda! Odjazd!! Odjeżdżaj!!! — woła tubalnym głosem.

— Dlaczego?—pyta szofer.

— Nie gadać! Odjeżdżaj!—brzmi uprzejma odpowiedź policjanta, który zwraca się do ludzi w tonie tak familijnym i poufałym.

Ostatecznie w sprawę wdał się członek Zarządu naszego Związku i kierowca pozostał na miejscu.

Lecz właściciel, człowiek spokojny, nie chcąc mieć zatargu z władzami, czemprędzej sprzedał dorożkę.

Zwracamy się do miarodajnych czynników: Panowie! Więcej fachowców w urzędach i na urzędach.

Jerzy Tolden.

i cztery cewki, poczem chciał utopić taksówkę w Wiśle.

Już spychał z nasypu, przypuszczając, że nikt go nie widzi, gdy nagle zjawili się piaskarze i pokrzyżowali mu plany".

Wypadek niewątpliwie godny zanotowania, tembardziej, że jak nas informują Płóciennik już poprzednio okradł jednego z naszych członków.

* * *

„Express Poranny" z dnia 11 kwietnia umieścił notatkę pod tytułem: „Szoferzy taksówek chcą podwyżki taryfy, Urząd przemysłowy proponuje im zniżkę" treści następującej:

„Szoferzy taksówek warszawskich występują z memorjałem do urzędu przemysłowego magistratu m. Warszawy, żądając podwyższenia taryfy taksówkowej. Dotychczasowa taryfa, zdaniem szoferów, nie odpowiada kosztom eksploatowania taksówek, ponieważ ustalona była w roku 1925 przy znacznie niższych cenach benzyny i oliwy.

Urząd przemysłowy, jak nas informują, nie uznał za możliwe podwyższenia taryfy, natomiast wystąpił z projektem obniżenia ceny pierwszego kilometra jazdy z 1 zł. do 50 gr.

Urząd przemysłowy dowodzi słusznie, iż tylko tania, elegancka i szybka taksówka zmusi przestarzałe dorożki konne do odwrotu z ulic Warszawy.

Przedewszystkiem w kwestji formalnej.

O podwyższenie taryfy mogą się starać nie „szoferzy", a właściciele dorożek samochodowych. Pozatem, dotychczas żadnego memorjału do Urzędu Przemysłowego nie złożono, a sprawa ta będzie dopiero na porządku dziennym Walnego Zgromadzenia Członków Związku Właścicieli dorożek Samochodowych w dn. 19 kwietnia r. b. Rzecz jasna, że wobec tego i urząd przemysłowy nie mógł tej sprawy tak czy inaczej załatwić.

A teraz co do meritum sprawy. W zupełności zgadzamy się z poglądem Urzędu Przemysłowego, oraz Expresu Porannego „iż taksówka musi być tania elegancka i szybka" jednakże nie możemy się z tym zgodzić, że do tego może się przyczynić obniżenie obecnej taryfy. Jeżeli by nawet nie fachowiec, lecz jedynie człowiek uczciwy zapoznał się z całą kalkulacją przedsiębiorstwa dorożek samochodowych, musiałby przyznać, że taryfa obecna ustalona trzy lata temu obecnie jest za niska, ze względu na zwiększenie kosztów eksploatacyjnych wskutek warunków następujących:

1) Zwyżka ceny materjałów pędnych;

2) Zwyżka ceny gum i akcesorji samochodowych, wskutek waloryzacji ceł;

3) Zwiększenie kosztów utrzymania dorożki — landoletki w stosunku do dorożki torpedo (w roku 1925—90% dorożek było torpe

4) Podniesienie się drożyzny wogóle.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że w tym samym czasie nie zaszły żadne okoliczności, które by wpływały na zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych) stan bruków i szos podmiejskich pozostał bez zmiany, te same podatki, brak w dalszym ciągu krajowego przemysłu samochodowego i t. d.), to mamy prawo zapytać „Express Poranny", czy można wtedy uczciwie mówić o obniżeniu obecnej taryfy?

KOMUNIKATY

Zarządu Związku Właścicieli dorożek samochodowych i autobusów.

WALNE ZGROMADZENIE.

Przypominamy Naszym Członkom, że w dn. 19 kwietnia r. b. odbędzie się Walne Zgromadzenie Członków w lokalu Związku Pracowników Handlowych i Przemysłowych ul. Sienna 16 w I terminie o g. 6 wiecz., w II terminie o g. 7 wiecz., bez względu na ilość obecnych. Porządek dzienny został ogłoszony w № 7 „Ruchu Samochodowego".

Do udziału w Walnem zgromadzeniu będą dopuszczeni tylko ci członkowie, którzy opłacili składki najmniej za miesiąc luty. Składki można będzie opłacać przy wejściu do lokalu walnego zgromadzenia.

DOROCZNY PRZEGLĄD (LUSTRACJA) DOROŻEK SAMOCHODOWYCH.

W tych dniach Magistrat m. st. Warszawy opublikował ogłoszenie w którym wzywa wszystkich właścicieli dorożek samochodowych, dorożek konnych, wozów ciężarowych konnych i wózków ręcznych, do przedstawienia swoich pojazdów, kursujących w Warszawie do dorocznego przeglądu.

W myśl tego ogłoszenia przegląd dorożek samochodowych odbywać się będzie codziennie, od dnia 30 lipca do 4 sierpnia 1928 r. (oprócz niedziel i świąt), od godz. 7 do 11-ej rano w Alei 3 Maja, wzdłuż wiaduktu mostu ks. Józefa Po-

niatowskiego (od ul. Smolnej do ul. Solec) w porządku następującym:

od №	1—600	od	30.VII	do	4.VIII	1928	r.
„ „	601—1200	„	6.VIII	„	11	„	„
„ „	1201—1800	„	13 „	„	18	„	„
„ „	1801 wzwyż	„	20 „	„	25	„	„

Podana wyżej numeracja odpowiada bocznym numerom dorożek samochodowych.

Wszystkie dorożki samochodowe, przedstawiane do przeglądu (lustracji), pod względem budowy i utrzymania, stosownie do swego przeznaczenia, powinny odpowiadać wymaganiom niżej wymienionych przepisów, a mianowicie:

Muszą być polakierowane na kolor ciemnogranatowy, a koła — na kolor bronzowy, obicie wewnątrz utrzymane w jednym ciemnym kolorze, wyraźne numery boczne wysokości 10 ctm., a na latarniach wysokości 6 ctm. (cyfry arabskie drukowane, niefantazyjne). Wewnątrz, naprzeciw głównego siedzenia, taryfa i znak metalowy z numerem dorożki. Szkło w latarniach z lewej strony matowe, z prawej zwykłe. Licznik winien być umieszczony z prawej strony karoserji i wystawać ponad nią tak, aby był całkowicie widoczny. Chorągiewka przy liczniku powinna mieć rączkę i tło niebieskie, a na tle napis „wolny", wykonany białemi literami. Po obu stronach dorożki na drzwiczkach, nad numerem bocznym — napis w kolorze niebieskim: „Taryfa 50 gr. kilometr".

Dorożki, nieodpowiadające powyższym wymaganiom, oraz nieposiadające właściwych dowodów rejestracyjnych i kwitów z opłat za zużycie bruków na rok 1928, jak również dorożki, których kierowcy nie będą posiadać przy sobie prawa jazdy na rok 1928 i kompletnego ubioru (letni i zimowy), utrzymanego w należytym porządku, nie będą przyjęte przez Komisję Przeglądową.

Podane wyżej terminy przeglądu pojazdów są ostateczne i nie ulegną zmianom. Wozy nieprzedstawione w powyższych terminach na komisję nie będą miały prawa kursowania po mieście.

REGULARNE WPŁACANIE SKŁADEK CZŁONKOWSKICH.

Prosimy wszystkich członków o regularne wpłacanie składek członkowskich. Ponieważ dużo członków pomimo apelu Zarządu wpłaca składki nieregularnie, zmuszeni będziemy wstrzymać wysyłanie (bezpłatne) „Ruchu Samochodowego" tym członkom, którzy będą zalegać ze składkami więcej jak jeden miesiąc.

Zakłady Akumulatorowe
SYSTEMU
„TUDOR"
S-ka Akc.
Warszawa, ul. Złota 35
Tel. 404-94, 17-45 i 121-74
polecają swoje znakomite akumulatory starterowe.
Sprzedaż na m. stoł. Warszawa w firmie
„MAGNET"
ul. Hoża 33. Tel. 19-31.

„ARGO" Sp. z o. o.
OPONY I TAKSOMETRY
Warszawa, Chmielna 116. Tel. 416-12
Adres telegr. „TAKSOMETR"




Wyłączna sprzedaż liczników-taksometrów „ARGO"
Pierwsza Polska Fabryka Przeróbek Zużytych Opon na Nowe.
WARSZTATY REPARACYJNE LICZNIKÓW.
MONTAŻ LICZNIKÓW I TRANSMISJI.
REPARACJA I WULKANIZACJA OPON I DĘTEK.

Z ŻYCIA ZWIĄZKÓW.

Z WARSZAWY.

Posiedzenie Zarządu Związku.

Na posiedzeniu Zarządu w dniu 2 kwietnia Zarząd Związku przedewszystkiem uchwalił przedstawić Walnemu Zgromadzeniu do zatwierdzenia następujących zmian w statucie Związku:

Punkt IV § C otrzymuje brzmienie: „zabiega o polepszenie warunków pracy i egzystencji przebsiębiorstw dorożek samochodowych"; do § G dodaje się ustęp: „ma prawo wydawać własne pismo perjodyczne, poświęcone zadaniom Związku".

Punkt VI § B otrzymuje brzmienie: „po wpłaceniu do kasy Związku wpisowego w wysokości zł. 5".

§ C skreśla się w całości, wobec czego § D otrzymuje nazwę § C.

W ustępie 3 dodaje się § C: „na skutek uchwały Zarządu zapadłej zwykłą większością głosów, po stwierdzeniu zlikwidowania przez członka, przedsiębiorstwa dorożki samochodowej".

Punkt V otrzymuje brzmienie: „Zarząd znajduje się w Warszawie i składa się z dziewięciu (9) osób, w tem przewodniczącego i jego zastępcy, skarbnika, sekretarza i pięciu członków bez mandatu.

Zarząd wybiera walne zgromadzenie na przeciąg lat trzech; co roku ustępuje trzecia część członków Zarządu, na ich miejsca doroczne Walne Zgromadzenie wybiera nowych członków Zarządu.

Podział funkcji dokonywa Zarząd na posiedzeniu konstytucyjnym".

Punkt VII otrzymuje brzmienie: „Członkowie wpłacają do kasy związku składkę członkowską w wysokości żł. 36 — rocznie od pierwszej posiadanej dorożki i od każdej następnej po zł. 12. — rocznie".

Punkt X po słowach: „prostą większością głosów" dodaje się: Głosowania na Walnych Zgromadzeniach są jawne; na żądanie $^1/_3$ obecnych przewodniczący zarządza głosowanie tajne. Wybory zarządu i Komisji Rewizyjnej, odbywają się w drodze głosowania na listy, zgłoszone przez Zarząd i zgłoszone conajmniej przez 30-tu obecnych na Walnym Zgromadzeniu członków Związku".

Punkt XI § 1. otrzymuje brzmienie: „Komisja Rewizyjna składa się z trzech (3) osób wybranych przez Walne Zgromadzenie, na przeciąg lat trzech; co rok ustępuje jeden członek Komisji, a na jego miejsce Doroczne Walne Zgromadzenie wybiera nowego członka".

Punkt XII skreśla się w całości, wobec czego punkty XIII i XIV otrzymują odpowiednią numerację t. j. XII, XIII.

Pozatem uchwalono postawić do zatwierdzenia Walnemu Zgromadzeniu wniosek, umożliwiający zorganizowanie towarzystwa wzajemnych ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej.

Wobec wprowadzenia tak wysokich opłat za czynności Wydziału Przemysłowego Magistratu, Zarząd uchwalił wysłać odpowiedni memorjał do Rady Miejskiej, w którym przedewszystkiem prosi: 1) o zniesienie względnie rozłożenie na raty opłaty 150 zł., 2) o ujednostajnienie podatku za zużycie bruków w ten sposób, aby od każdej dorożki samochodowej bez względu na ilość HP. opłacać tylko 25 zł. rocznie.

W końcu uchwalono wysłać list do firmy „Dentos" z potwierdzeniem, że licznik tej firmy „Autograph", wypróbowany przez członków Zarządu odpowiada swemu przeznaczeniu w zastosowaniu przy dorożkach samochodowych.

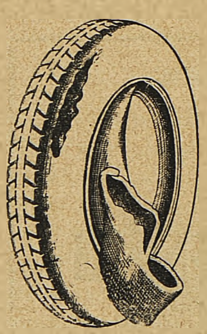
Lista składek na kupno lokalu Związku.

(ciąg dalszy).

13.	Mazurkiewicz Feliks	3 zł.
14.	Wieczorek Andrzej	2 „
15.	• • •	3 „
16.	Stypiński Jan	3 „
17.	Siciński Stanisław	3 „
18.	Zabłocki Aleksander	10 „
19.	Sniesarenko Mikołaj	5 „
20.	Lage Jan	5 „

Razem 34 zł.

Łącznie z poprzednio złożonemi 80 zł.



NAJWIĘKSZY
na RZECZPOSPOLITĘ POLSKĄ
WARSZAWSKI PAROWY
ZAKŁAD
WULKANIZACYJNY
reparacja opon i dętek samochodowych oraz oblewanie wałków wyżymaczkowych.
Nakładanie protektorów i reparacja rantów. Sprzedaż używanych opon i dętek różnych rozmiarów. Szybka i rzetelna obsługa. Ceny konkurencyjne.
WINCENTY OSOWIECKI
Warszawa, Bracka 22, Telefon 250-05.

Karetka Pogotowia Ratunkowego im. Czytelników „Ruchu Samochodowego".

Apel redaktora „Ruchu Samochodowego" w numerze poprzednim nie pozostał bez echa. Znaczna ilość członków Związku zaraz po wyjściu numeru już zgłaszała się do redakcji, chcąc uiścić składkę na karetkę, jednakże składek nie można było przyjmować ze względów formalnych, do czasu ukonstytuowania się Komitetu Zbiórki.

W związku z tem w dniu 26 marca sprawa ta była rozważana na posiedzeniu Zarządu Związku i po referacie p. kpt. Sawczyka uchwalono poprzeć jak najusilniej akcję zbiórki na karetkę i przeprowadzić odpowiednią propagandę wśród członków.

Pozatem uchwalono, że dla zrealizowania tej idei należy powołać specjalny komitet wykonawczy, a do komitetu honorowego zaprosić szereg wybitnych osobistości.

Następnie ustalono skład Komitetu wykonawczego i w ogólnych zarysach zakres jego działalności.

W myśl powyższego Komitet wykonawczy składa się z 3-ch członków, z których: 1 redaktor „Ruchu Samochodowego" 2 członków Zarządu Związku. W myśl tej uchwały ukonstytuował się komitet wykonawczy w składzie następującym: p. Inż. Zakrzewski, p. dyrektor Łączny i p. kpt. Sawczyk.

W dniu 27 odbyło się posiedzenie konstytucyjne Komitetu wykonawczego, który podzielił funkcję między sobą w sposób następujący: 1) Prezes inż. Zakrzewski, 2) Sekretarz kpt. Sawczyk i 3) Skarbnik p. Łączny. Komitet wykonawczy opracował regulamin, który brzmi jak następuje:

§ 1.

Nazwa Komitetu. Komitet nosi nazwę: „Komitet Wykonawczy do ufundowania karetki Pogotowia Ratunkowego imienia czytelników „Ruchu Samochodowego".

§ 2.

Siedziba. Komitet urzęduje przy Redakcji Ruchu Samochodowego.

§ 3.

Zadanie. Do zadań komitetu należy: 1) zbieranie składek na karetkę Pogotowia Ratunkowego imienia Czytelników Ruchu Samochodowego. 2) Prowadzenie propagandy w tym kierunku. 3) Po nagromadzeniu się składek ufundowanie karetki i przekazania jej Pogotowiu Ratunkowemu w Warszawie.

§ 4.

Skład Komitetu. Komitet składa się z 3-ch członków: przewodniczącego, sekretarza, skarbnika.

§ 5.

Sposób urzędowania. Komitet odbywa posiedzenia zwyczajne co dwa tygodnie. W razie potrzeby przewodniczący zwołuje zabranie nadzwyczajne.

Do ważności zebrania potrzeba 2 członków.

Uchwały komitetu zapadają zwykłą większością głosów.

Korespondencja wychodząca od Komitetu musi być podpisana przez prezesa i sekretarza.

Do podpisywania wszelkich zobowiązań upoważniony jest prezes i skarbnik.

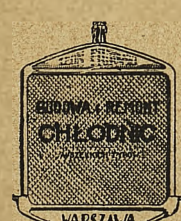
§ 6.

Nadzór nad rachunkowością Komitetu Wykonawczego prowadzi komisja rewizyjna Związku.

§ 7.

Likwidacja. Z chwilą ufundowania karetki pogotowia Komitet się rozwiązuje, przyczem ewentualne pozostałości pieniężne i wszystkie akta przekazuje Zarządowi Związku Właścicieli Dorożek samochodowych w Warszawie.

W dalszym ciągu posiedzenia komitet wykonawczy uchwalił, że lista składek na karetkę pogotowia będzie się ogłaszać każdorazowo w Ruchu Samochodowym.



LUDWIK BALIŃSKI
i
LEON FIUTOWSKI
Sp. z o. o.
WARSZAWA
Poznańska 11,
Marszałkowska 14
Telefony 786 i 284-14.

BUDOWA I REMONT CHŁODNIC
WSZELKICH TYPÓW.

Ze stolicy i kraju.

WARSZAWA.

Rewizja w składach benzyny. Władze policyjne rozpoczęły rewizje w sklepach z benzyną w celu stwierdzenia, czy nie są magazynowane większe ilości, aniżeli jest dozwolone przepisami. Nadwyżka benzyny będzie konfiskowana, a oprocz tego właściciele składów będą pociągani do odpowiedzialności.

Reorganizacja Komisarjatu Rządu. D. 15-go b. m. ma wejść w życie rozporządzenie o reorganizacji komisarjatu rządu na województwo grodzkie. Obecne ekspozytury będą zastąpione przez trzy starostwa grodzkie. Jedno starostwo pozostanie na Pradze (starostwo praskie), drugie obejmie północną połowę miasta (starostwo północne), trzecie starostwo obejmie inne dzielnice miasta. Ekspozytura 2-ga na Oboźnej będzie zlikwidowana, a teren jej działalności podzielony będzie pomiędzy północnem a południowem starostwami.

W centrali wojewódzkiej pozostanie wydział bezpieczeństwa ścisłego, wydział wojskowy i wydział prasowo-widowiskowy wydział Ruchu ulicznego. Pasporty zagraniczne, pobyt cudzoziemców i t. d. przejdą do starostw.

Przeniesienie oddziału Ruchu Ulicznego. Oddział ruchu ulicznego Komisarjatu Rrządu ma być przeniesiony do nowego lokalu przy ul. Marszałkowskiej № 19.

Międzynarodowy raid motocyklowy przez Polskę. Jak już donosilismy niemiecki klub automobilowy zorganizował w dniach od 24 marca do 3 kwietnia raid motocyklowy, którego droga prowadzi również przez Polskę. W dniu 1 kwietnia o g. 3-ej po południu uczestnicy raidu zaczęli przybywać z Wrocławia do Krakowa.

Z liczby 147 uczestników, którzy wystartowali w Kolonji, dojechało do Krakowa 86. Pod Nowym Bieruniem na granicy wojew. krakowskiego uczestników raidu witał płk. dr. Tad. Piotrowski, D-ca 5 dyonu samochodowego wiceprezes Klubu automobilowego, na mecie w Krakowie zaś koło rogatki Magilniańskiej — prezes Klubu automobilowego p. Antoni Potocki wraz z wiceprezesami.

Po pierwszych wozach, w których przybyło kierownictwo raidu i przedstawiciele prasy niemieckiej zaczęły stopniowo przybywać poszczególne maszyny raidowe. Należy przytem podnieść naogół dobrą formę uczestników raidu.

Punkt kontrolny przed Wadowicami pod kierownictwem p. A. Potockiego kontrolował czasy poszczególnych maszyn w celu sprawdzenia regularności jazdy. Jedyny wypadek, jaki zdarzył się w odległości około 28 klm. od Krakowa, szybko zlikwidowano dzięki natychmiastowej pomocy lekarskiej i przewiezieniu karetką Pogotowia do szpitala w Krakowje rannego uczestnika raidu. Uczestników zjazdu zakwaterowano w hotelach krakowskich.

Na wydanym wieczorem bankiecie pożegnalnym prezes „A. D. A. C-u." Kroth dziękował w przemówieniu gorąco za gościnę i podniósł sprawność organizacji polskiej. Również konsul niemiecki, dr. Rüdiger nie szczędził słów podzięki. P. Kroth wręczył prezesowi Krakowskiego klubu automobilowego Ant. Potockiemu złotą odznakę honorową w imieniu A. D. A. C-u.

Start następnego etapu Kraków Budapeszt rozpoczął się o g. 3 rano. Wyznaczenie całej trasy do granicy czeskiej zorganizował Kr. K. A. przy wydatnej pomocy miejscowego dyonu Samochodowego.

Rozpoczęcie sezonu sportowego Automobilklubu Polski. W dniu 6 maja r. b. Automobilklub Polski rozpoczyna sezon sportowy. W tym dniu odbędzie się „Konkurs na zuzycie paliwa". Jako miejsce została wybrana szosa pod Czarną Strugą. Szczegółowe informacje dotyczące konkursu można otrzymać w Sekretarjacie Automobilklubu Polski w Warszawie ul. Ossolińskich Nr. 6.

Roboty brukarskie. Zaraz po Wielkiej Nocy Magistrat przystąpi do robót brukarskich na przedmieściach.

Bruk z kamienia łamanego i polnego ułożony będzie na ul. Potockiej (na 4,680 m. kw.), Chłopickiego (8,500 m. kw.) i Podchorążych (6,000 m. kw.), następnie na ul. Opaczewskiej (1,440 m), Czerniakowskiej (2,200 m.), Grażyny (2,245 m.), Bugaj (2,800 m.), Sękocińskiej (2,000 m.), Solec (6,000 m.) i t. d.

Co się tyczy robót asfaltowych, w kwietniu wykonane będą roboty remontowe wyłącznie na Nowym Świecie od strony plac Trzech Krzyży, do alej Jerozolimskich. Pozostałe roboty asfaltowe wykonane będą później ze względów atmosferycznych. Również w kwietniu ułożony będzie bruk z kostki kamiennej na Nowym Świecie od alei Jerozolimskich do Chmielnej i na Królewskiej od placu Małachowskiego do Krak.-Przedmieścia, nadto na Koszykowej od Pięknej do Wilczej i na Marszałkowskiej od Złotej w stronę ogrodu Saskiego.

Ukaranie kierowców. Komisarjat rządu m. st. Warszawy odebrał prawa jazdy następującym kierowcom: 1) na stałe Stanisławowi Dobrzyńskiemu, za kierowanie samochodem w stanie nietrzeźwym, niestosowanie się do przepisów o ruchu samochodowym i aroganckie zachowanie się wobec władz policyjnych; 2) na 6 miesięcy — Józefowi Przeździeckiemu za kierowanie samochodem w stanie nietrzeźwym; 3) na 1 miesiąc — Eugenjuszowi Miernickiemu za przekroczenie obowiązujących przepisów.

Samochody w woj. Warszawskiem. W miesiącu marcu warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 160 nowych samochodów, w tej liczbie 30 autobusów i 3 motocykle. Wydano koncesje na uruchomienie autobusów na nowej linji Warszawa—Ostrowiec przez Rawę, Nowe Miasto i Końskie. Odebrano koncesje na prowadzenie przedsiębiorstw przewozowych trzem przedsiębiorstwom autobusowym, czynnym na linji Warszawa—Pułtusk za naruszenie przepisów drogowych i warunków koncesyjnych. W tym samym czasie wycofano kilka zużytych autobusów i zastąpiono je przez nowoczesne.

Jednego kierowcę pozbawiono prawa jazdy na dwa miesiące za prowadzenie samochodu w stanie nietrzeźwym.

Samochody w Warszawie. Oddział ruchu ulicznego Komisarjatu Rządu w Warszawie zarejestrował w ciągu miesiąca marca 167 nowych pojazdów mechanicznych (w lutym 100). W tej liczbie 69 dorożek samochodowych, 69 samochodów osobowych prywatnych, 1 autobus, 21 samochodów ciężarowych i 7 motocykli.

Na dzień 1 kwietnia r. b. w Warszawie zarejestrowano 5,795 pojazdów mechanicznych, z czego: 2,289 dorożek samochod., 2,099 samochod. osobowych prywatnych, 19 autobusów, 897 samochod. ciężarowych, 12 samochodów specjalnych i 479 motocykli.

Ruch okrężny i jednostronny. W dalszym ciągu jest projektowane wprowadzenie ruchu okrężnego na placach Trzech Krzyży i Napoleona oraz jednostronnego na ulicy Grzybowskiej. W tym celu odbywają się konferencje w wydziale technicznym Magistratu pod przewodnictwem ławnika inż. Tyszki. Sprawa o tyle jest skomplikowana, że w niektórych miejscach również trzeba by wprowadzić i ruch jednostronny tramwajów, co oczywiście wymaga ułożenia nowych torów.

ELIS
BOBROWSCY i SŁUBICKI INŻ.
ELEKTRYCZNE INSTALACJE SAMOCHODOWE
DELCO-REMY
LICZNIKI AC I AKUMULATORY WILLARD.
Skład części i autoryzowane warsztaty.
WARSZAWA, KAZIMIERZOWSKA 74, TELEFON 301-48.
Zamiejscowe zlecenia załatwiamy odwrotną pocztą.

NIEŚWIEŻ.

Naprawa dróg. Sejmik powiatowy przystąpił do brukowania dróg na terenie powiatu. W pierwszym rzędzie mają być wybrukowane następujące drogi: Kleck—Janowicze Nowinki około 5 km., Kleck—Lubiniec około 2 km., Horodziej—Studzionki—Snów około 1 km. i kilka mniejszych odcinków.

WOŁYŃ.

Urządzenie Kamieniołomów. W związku z projektowaną budową nowych szos na terenie województwa Ministerstwo Robót Publicznych asygnowało $1^1/_2$ miljona złotych na urządzenie kamieniołomów w Janowej Dolinie, które mają pokryć całkowite zapotrzebowanie na kamień do budowy szos. Obniży to znacznie koszta budowy a również konserwacji dróg, ponieważ dotychczas kamień był sprowadzany z wojew. Kieleckiego.

KIELCE.

Katastrofalny stan dróg. Z nastaniem wiosny w znacznej części województwa został stwierdzony katastrofalny stan szos. W szczególności w okolicach Zwolenia, a również na odcinku Kielce—Szydłowiec państwowa szosa 1-szej klasy przedstawia obraz nędzy i rozpaczy. Na przestrzeni kilkudziesięciu kilometrów szosa jest cała poorana, a dziury są miejscami głębokości metrowej, tak że samochody dosłownie grzęzną.

Nie trzeba się dziwić, że w tych warunkach zdarzają się często katastrofy samochodowe.

O środkach do naprawy opon i dętek.

Słynna wytwórnia „The United Automobile Sundries Corporation" w Ameryce wypuściła na rynek polski swe preparaty do reperacji opon i dętek, pod marką „Pang-Patch".

1. Łatki na zimno do dętek „Pang-Patch" są zagranicą b. rozpowszechnione wskutek swej skuteczności oraz taniości. Pod względem rozmiaru są powyższe łatki trojakie: małe (23 cm x 7,5 cm.), średnie (32 cm. x 75 cm.), oraz garażowe (190 cm. x 25 cm). Łatkę „Pang-Patch" da się wśród powodzi innych łatek odróżnić po ich żółtej barwie, która to stanowi jej zaletę, gdyż posiada odpowiednią ilość fosforu; łatki o innej barwie są farbowane.

2. Najbardziej przysłużyła się powyższa wytwórnia automobilizmowi wypuszczając na rynek preparaty do momentalnej reperacji opon. Największem utrapieniem dla szofera jest uszkodzenie opony podczas dalszej podróży zdala od zakładu wulkanizacyjnego. Reperacja preparatem „Pang-Patch" już po upływie 10 minut umożliwia dalszą bezpieczną jazdę. Nic dziwnego, że odpowiednie czynniki przyjęły ukazanie się prepatu do reperacji opon dość życzliwie wskutek braku odpowiedniego środka momentalnie reparującego opony.

Skuteczność powyższych preparatów do reperacji dętek i opon zostały wypróbowane przez odpowiednie czynniki rządowe. Wyroby powyższe polecamy wszystkim automobilistom i jesteśmy pewni że na nich się nie zawiodą.

Wszelkie informacje udziela Reprezentant wytwórni „The United Automobile Sundries Corporation" na Polskę i Gdańsk, Biuro Handlowe B. Niemczyk Warszawa, Świętokrzyska 35. Tel. 525-90, 218-14.

DOBRZY i UCZCIWI KIEROWCY.

Dobry i uczciwy kierowca samochodowy to niebylejaki nabytek! A, niestety, o takiego dziś trudno. Mieliśmy możność słyszeć utyskiwania z tego powodu na ostatniem zebraniu właścicieli taksówek warszawskich.

Pragnąc wnieść poprawę w taki stan rzeczy, porozumieliśmy się ze znanym pedagogiem na polu krzewienia oświaty samochodowej, p. H. Pryiińskim, który zagwarantował, że członkom Zw. Wł. Dor. Sam. w razie potrzeby będzie dostarczał kierowców dobrych i uczciwych, zasługujących na pełne zaufanie—wychowanków obecnych lub dawniejszych jego kursów samochodowych.

Kto ma wciąż kłopot ze znalezieniem dobrego i uczciwego kierowcy, niech uda się do Zw. Wł. Dor. Sam., gdzie mu polecą odpowiedniego pracownika.

Kronika Zagraniczna.

Rozwój automobilizmu we Francji. Na podstawie danych statystycznych można śmiało powiedzieć, że w Europie automobilizm najwięcej się rozwija we Francji. O ile tempo rozwoju nie zmniejszy się za dwa lata na każdych 11 osób będzie wypadać jeden samochód.

Francja zawdzięcza to nadzwyczajnemu rozwojowi krajowego przemysłu samochodowego, a w związku z tym obniżeniu się kosztów produkcji. Mianowicie gdy w roku 1921 Francja wyprodukowała 55,000 maszyn, w 5 lat później w roku 1926 — 190,000 maszyn, dzięki czemu zajęła drugie miejsce w świecie.

Koszta produkcji samochodów w stosunku do roku 1914 obniżyły się prawie o połowę.

Export samochodów w roku 1927 dosięgnął 50,000 tysięcy maszyn na dość pokaźną sumę $2^1/_2$ miljarda franków (prawie miljard złotych).

Jarmark samochodowy w Lille. Od 6—22 kwietnia r. b. odbędzie się wystawa-jarmark samochodowy w Lille. Na jarmarku tym będą sprzedawane wyłącznie samochody starszych modeli. Podobny jarmark odbył się przed dwoma laty w Paryżu.

Wystawa samochodowa w Strasburgu. Między 5—20 maja r. b. odbędzie się wystawa samochodowa w Strasburgu.

Nowe tory motocyklowe. Anglicy zaczęli urządzać wyścigowe tory motocyklowe na trawnikach. Aby uniknąć ślizgania się, motocykle biorące udział w podobnych wyścigach muszą być zaopatrzone w urządzenia przeciwślizgowe, a więc stosowane są specjalne opony, łańcuchy przeciwślizgowe i t. p.

Campbelle a Nagroda Królewska Rzymu. Jak słychać zdobywca rekordu światowego szybkości kapitan Malcolm Campbelle weźmie udział w wyścigu o Wielką Nagrodę Królewską Rzymu. Dla znakomitego kierowcy przygotowuje się samochód „Talbot". Wyścig zapowiada się bardzo ciekawie, ponieważ oprócz Campbella mają wziąć udział: Bordino, Brilli Peri, Materassi, książe Maggi i inni, na samochodach Delage, Bugatti, Talbot.

UWADZE NASZYCH CZYTELNIKÓW.

Zwracamy uwagę naszych Czytelników, że wszystkie firmy przemysłowo-handlowe, ogłaszające się w „RUCHU SAMOCHODOWYM" zdecydowały się na udzielenie zniżek, nawet bardzo znacznych, przy zakupie u nich towaru.

Obowiązkiem więc każdego Czytelnika i Członka Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych jest, zresztą we własnym interesie, popieranie tych firm.

Drukarnia i Introligatornia

W. Stanowski i S-ka

Warszawa, Żelazna 69a. Tel. 404-04.

Drukuje po najniższych cenach i w oznaczonym terminie.

Broszury do 200 stron drukujemy w ciągu jednego tygodnia.

Kalendarz Automobilisty

na rok 1928

w opracowaniu

kpt. Józefa Sawczyka

Składa się z działów: ogólnego, informacyjno-samochodowego, technicznego i sportowego. Zawiera aktualne informacje, niezbędnie potrzebne każdemu automobiliście.

Cena 3 zł., z przesyłką 3 zł. 50 gr.

DO NABYCIA W SEKRETARJACIE ZWIĄZKU.

Redaktor odpowiedzialny: **M. Sawczyk.**